

«Гадкий утенок» для Королевского флота

Гадкий утенок - одно из прозвищ знаменитой французской послевоенной малолитражки, появившейся сразу после Второй Мировой войны, быстро набравшей популярность из-за своей простоты, дешевизны и неприхотливости.



Первый прототип отличался от гражданской машины только окраской в военный бронзово-зеленый цвет.

*Фото из книги «Citroen 2CV»
Д. Рейнольдса*

Началом череды событий, результатом которых стало появление в Королевском флоте этого небольшого, сугубо гражданского грузовичка, можно считать Суэцкий кризис 1956 года. После этого вооруженного конфликта командование Royal Navy пришло к выводу, что главная угроза для Британской империи исходит не от Советского Союза и его союзников. Национально-освободительное движение в колониях к востоку от Суэца стало самой большой проблемой Лондона в последующие десятилетия.

В качестве ответной меры в составе Военно-морского флота должно было быть организовано три оперативных объединения. Одно из них постоянно находилось в Индийском океане. Помимо авиа-

носца и кораблей эскорта в состав объединения вошел и десантный вертолетоносец с морской пехотой на борту.

Именно морской пехоте понадобился новый автомобиль, который можно было десантировать вертолетом. Основным транспортным вертолетом флота на тот момент являлся «Whirlwind» компании Westland. Его полезная нагрузка составляла чуть более 900 кг и обусловила, тем самым, ограничение по весу для автомобиля. Другим ограничением стал уменьшавшийся из года в год военный бюджет. Требование максимально возможной дешевизны поставило крест на разработке специализированного 4-колесного десантника, такого как американский M422 Mighty Mite. В результате у флота остался только один кандидат – слегка модифицированный вариант знаменитой малолитражки «Ситроен» 2CV.

Британский завод Ситроена находился в городе Слау (Slough). Производство 2CV началось здесь в 1953 году. От континентальной модели английский «Ситроен» отличался переносом места водителя, а, соответственно и руля, приборной доски педалей и рычагов управления, вправо. Помимо этого были еще некоторые незначительные изменения. Модельный ряд включал как обычные 4-мест-



*Показ Министру обороны
Дункану Сэндису. 1957 год.*

*Фото из книги «Citroen 2CV»
Д. Рейнольдса*



*Испытание морем. Пикап
на внешней подвеске верто-
лета Westland Whirlwind, 1958
год.*

*Фото из книги «Citroen 2CV»
Д. Рейнольдса*

ные купе, так и многоцелевые фургоны и грузовые пикапы.

Как раз пикапы и привлекли внимание военных. Несомненно сказалась английская приверженность к традициям, а пикапы в вооруженных силах Великобритании уже стали таковыми. Что касается выбора конкретно 2CV, то конечно же был принят во внимание и французский опыт. Те использовали аналогичное изделие Ситроена в Алжире, как раз в аэромобильных операциях с участием морской пехоты, коммандос и вертолетов ВМС Франции.

Работы по адаптации пикапа к требованиям Флота начались в 1957 году, при непосредственном участии офицеров Королевской морской пехоты. Так майор Лам (Lamb) отвечал за изготовление на базе пикапа радиомашин. В этом варианте в кузове машины устанавливался комплекс средств радиосвязи, состоявший из различных передатчиков, приемников, усилителей, антенной базы и т.п.

Другой офицер, Майор Джон Четфилд (John Chatfield) осуществлял общее руководство работами. Во многом его стараниями выбор флота остановился на этой машине. С этим человеком, кстати, свя-

зано оснащение Королевской морской пехоты еще одной интересной машиной, шведским снегоходом Snow Track.

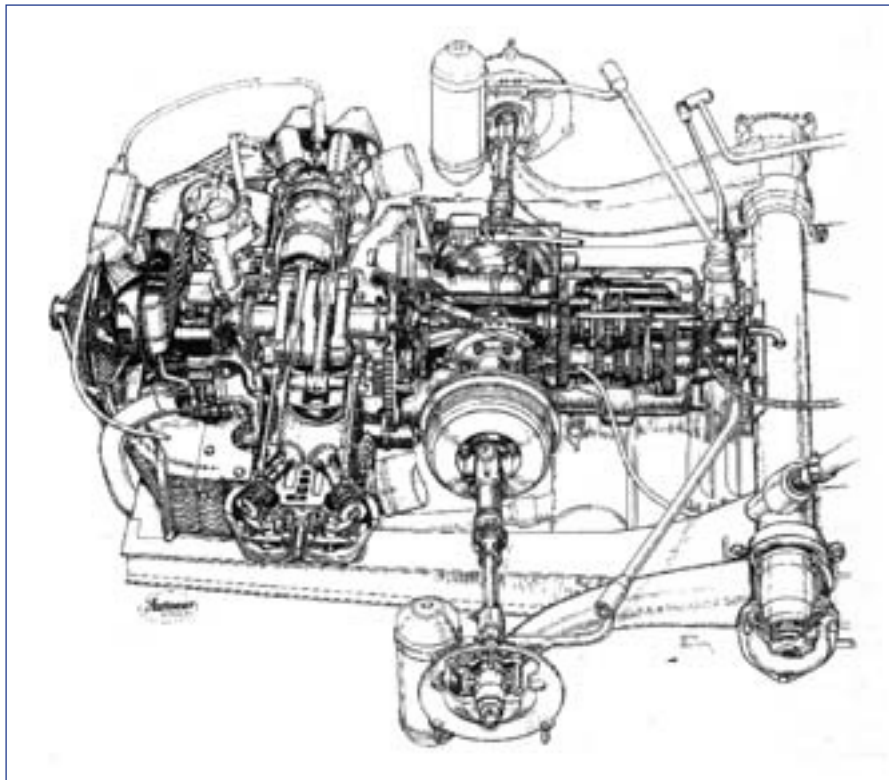
Итак. Машина изначально конструировалась в качестве дешевого и надежного транспортного средства для сельской местности. Простая по конструкции, имела малую массу – чуть более 500 кг и могла перевозить 250 кг груза и пассажира.

Двигатель – 2-цилиндровый оппозитный, горизонтальный, мощность 12 л/с при 3500 об/мин, коэффициент сжатия 6,2:1. КПП механическая, 4-скоростная, синхронизированная. Переднеприводная. Независимая подвеска всех колес. Передние и задние рычаги подвески взаимосвязаны пружинными буферами. Узлы крепления рычагов подвески к раме снабжены фрикционными демпферами, а ступицы колес – динамическими демпферами. Тормоза – гидравлические, на обе оси. Кузов – пикап. Габариты: длина 3580 мм, ширина 1490 мм, высота 1640 мм (с максимальной нагрузкой машина на 7 см ниже). Колесная база 2080 мм, клиренс с полной нагрузкой 203 мм. Вес снаряженной машины 508 кг, распределение нагрузки по осям – 60% на переднюю и 40% на заднюю. Вес перевозимого груза 250 кг. Размеры платформы для груза 99x140x42 см. Углы въезда/съезда – 30/50 градусов. Емкость топливного бака составляла 20 л бензина с октановым числом 74. Расход топлива в среднем 1 л на 14 км пути.

Для того времени 2CV был достаточно комфортабельным автомобилем. Кабина в холодное время отапливалась теплым воздухом, отводимым от

двигателя двумя воздуховодами через пол к ногам водителя и пассажира. Поступление тепла регулировалось простым краном на конце воздуховода. Вентиляция кабины осуществлялась через щелевидный воздуховод под ветровым стеклом, который прикрывался створкой. Последняя управлялась вращением рукоятки. Ветровое стекло снабжено двумя стеклоочистителями, которые могли управляться вручную. Солнцезащитный щиток был только у водителя. Сиденья водителя и пассажира могли регулироваться по длине. Рукоятка КПП смонтирована слева от водителя на багажной полке. Переключение передач легкое и плавное. На спидометре метками желтого цвета были отмечены скорости, соответствующие перемене передач. Ниже и левее рукоятки переключения передач находилась рукоятка ручного тормоза. Последний был достаточно эффективным, чтобы удерживать автомобиль на подъемах или спусках. Из расположенных вполне традиционно педалей управления – тормоза, сцепления и газа, - нарекания вызывала последняя. Педаль акселератора, подвешенная на петлях имела склонность к проваливанию, иначе говоря давишь на газ, а реакции – никакой...

С помощью переключателя, расположенного под рулевым колесом с правой стороны включались и выключались фары, подфарники, задние фонари, освещение кабины, а также звуковой сигнал. Интересной особенностью был переключатель, расположенный на правой стороне багажной полки. С его помощью менялся уровень света фар



(выше-ниже) в зависимости от распределения нагрузки автомобиля. Дополнительно на панели управления располагались: стартер, дроссель, указатель поворота, выключатель

Двигатель, трансмиссия, передняя повеска.

Рисунок из книги «Citroen 2CV» Д. Рейнольдса



зажигания, выключатель подвески спидометра, сигнальная лампа уровня топлива, сте-

Отсутствие дверей и остекления - работа войсковых умельцев



Мобильный командный пункт в джунглях Борнео. На машине справа смонтирована радиостанция передового авианаводчика Burndept BE-201, слева передатчик C-11, приемник R210 и усилитель ATU7

Фото из книги «Citroen 2CV» Д. Рейнольдса

клоочиститель и амперметр.

Управление автомобилем легкое и точное, без «отдачи» на ухабах. На крутых поворотах и при заносах необходимо медленно отпускать сцепление («скользить сцеплением») для того, чтобы преодолеть «закусывание» шарниров привода передней оси. Максимальная скорость на первой передаче 25 км/ч, на 2-й – 55 км/ч и 80 км/ч на третьей и четвертой. Набор скорости от 0 до 48 км/ч за 17,2 сек., до 64 км/ч – 35 сек., 72 км/ч за 72 секунды. Длина тормозного пути (с 48 до 0 км/ч) 13 с половиной метров. Диаметр разворота вправо 8,2/10,57 м (внутренняя/внешняя колея), влево – 8,15/10,54 м. Угол обзора вперед с места водителя составлял 80 градусов, не просматриваемая зона вперед с места водителя – 3,3 м. Для улучшения обзора назад изменили остекление в задней части кабины, добавив еще пару окошек по бокам от центрального.

Этот сугубо гражданский грузовичок обладал достаточной проходимостью на неровных дорогах и пересеченной местности. Уверенно держался на ухабах средних размеров, но если неровности следовали одна за другой – нырял передком и скреб днище. Неплохо справлялся с движением по сухой траве, а также по воде или небольшим участкам жидкой

грязи глубиной до 25 см. Однако вязкая грязь становилась непреодолимым препятствием. Машина буксовала и садилась на «пузо». Решением могло бы быть замена цивильных шин «Мишлен» на вездеходные, но на деле все было еще проще. Позади грузовой платформы были предусмотрены поручни, за которые силами водителя и пассажиров машина поднималась, вытягивалась, выталкивалась и т.п. Еще два поручня были приварены сзади на кабине водителя. За них держался личный состав, перевозимый на грузовой платформе.

Затруднительным было движение и по сухому песку, но самые большие проблемы возникали с подъемами. Сочетание маломощного двигателя, переднего привода и малопригодных для бездорожья шин делало преодоление холмов и горок непростым занятием. Малый крутящий момент и перераспределение веса на заднюю неведущую ось существенно ограничивали крутизну подъема, хотя кое-какие вершины удавалось покорить двигаясь задом, а также избавившись от большей части перевозимого груза.

Слабый двигатель был также причиной того, что автомобиль тягуче медленно набирал скорость.

Тем не менее военные смирились с недостатками этого автомобиля. Малый вес – вот что стало определяющим фактором. Еще в процессе производства машину лишили того, что военные сочли излишеством – зеркал заднего вида, указателей поворота семафорного типа, а также фирменного знака на решетке радиатора а также окрасили в защитный от-

тенок зеленого (Bronze Green). Еще радикальнее пикап «раздели» в войсках. С машины сняли двери кабины и лишили ее остекления, панель ниши запасного колеса. Помимо облегчения конструкции такая мера позволяла без помех открывать ответный огонь в случае обстрела машины. Простая, неприхотливая, достаточно надежная машина пользовалась популярностью у морских пехотинцев. Использовалась в качестве транспорта для эвакуации раненых, машины для перевозки радиостанций, общего назначения, командно-штабной, передового авианаводчика, тягача для противотанковых 120-мм безоткатных орудий «Mobat» и как патрульная машина. В последнем случае экипаж состоял из четырех человек, включая водителя. Один пехотинец располагался в кабине рядом с водителем, еще двое – в кузове, используя в качестве сидений

борта грузовой платформы.

В отличие от французов англичане не устанавливали на «Ситроене» тяжелое вооружение, такое как крупнокалиберные пулеметы или безоткатные орудия. Попытка сделать из пикапа самоходный миномет не увенчалась успехом. Днище грузовой платформы не выдерживало отдачи от минометного выстрела, его попросту выламывало. Кроме того мягкая подвеска не способствовала точности стрельбы, особенно при беглом огне. Машину раскачивало, как лодку на воде.

Королевская морская пехота активно использовала «Ситроены» в первой половине 60-х годов прошлого века, как в песках Аравийского полуострова, так и в джунглях Борнео и Малайи.

Уже через год после поступления на вооружение начался поиск замены «Ситроену». С 1960 года испытывали переднеприводный «Mini-Moke», но при сравнимом весе и более

мощном двигателе он имел малый дорожный просвет и не показал решающего преимущества по проходимости. Гораздо более успешным оказался австрийский полноприводный «Haflinger», который в конечном счете и заменил 2CV в 1965 году. Правда к тому времени Royal Navy уже получил новые, более мощные транспортные вертолеты Wessex, и ограничение по весу десантируемой техники стало менее жестким. Карьера австрийского механического «мула» в боевых частях закончилась уже через год, когда ему на смену пришел «Land Rover lightweight». Несколько «Хафлингеров» стали тягачами на палубах десантных вертолетоносцев, остальные были списаны на берег. Что же касается их предшественников 2CV, то они к тому времени покоились на дне Индийского океана, куда их сбросили прямо с палуб авианосных кораблей Флота Ее Величества...

Источники:

1. «Citroen 2CV», John Reynolds, 2005

2. Технический отчет WO 194/1015 Citroen 2CV Paz light weight vehicle

3. Интернет-ресурс Historic Military Vehicles Forum <http://hmvf.co.uk/forumvb/>